Numer poświęcony absolwentom OSS

Nr 17 (38)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 15 — 30 września 1950 | Cena 20 zł.

Nowa kadra oficerów wzmocni gotowość bojową Służby Samochodowej

SŁUŻBA SAMOCHODOWA WITA MŁODYCH OFICERÓW

Mury Oficerskiej Szkoły Samochodowej opuszcza nowopromowana kadra oficerska. Młodzi podchorążowie pomyślnie zakończyli okres wzmożonego szkolenia. Wychowując się na oficerów Służby Samochodowej przeszli, obok bogatego programu fachowego i taktycznego, wszechstronne wyszkolenie polityczne. Osiągnięcie wysokiego uświadomienia politycznego ułatwiło właśnie młodym podchorążym — synom robotników i chłopów — zdobycie, w najszerszym zakresie, wiadomości fachowych, opartych na postępowej nauce i technice radzieckiej, pozwoliło im również wzmóc żołnierską dyscyplinę i przywiązanie do naszego sprzętu — socjalistycznej własności — słowem uczyniło z nich pełnowartościowych oficerów naszego Ludowego Wojska.

Obecnie przed nowopromowanymi oficerami stoi zadanie i obowiązek przeniesienia wiadzy, jaką zdobyli w szkole, w szerokie masy żołnierskie naszej Służby. Młodzi oficerowie bowiem będą przede wszystkim wychowawcami żołnierzy. Wychowywać ich będą w duchu głębokiego patriotyzmu i rewolucyjnej czujności, w bezgranicznej miłości do Polski Ludowej, w miłości do wszystkiego co postępowe, a w duchu nienawiści co wsteczne, co zagraża naszemu państwu i pokojowi.

Młodzi oficerowie przekażą do jednostek naszej Służby umiłowanie radzieckiej techniki, nauki i doświadczeń, dzięki którym bohaterska Armia Radziecka gromiła wrogów. Wpoją w żołnierzy miłość i nierozerwalne braterstwo ze Związkiem Radzieckim, ostoją wolności, pokoju i postępu. Nauczą kierowców i mechaników wojska konserwować i obsługiwać oraz dbać o najlepsze na świecie samochody produkcji radzieckiej. Nauczą cenić i szanować wojskowy sprzęt motoryzacyjny — własność Ludowej Ojczyzny.

Dla wykonania tych zaszczytnych i odpowiedzialnych zadań, oczekujących młodych oficerów w jednostkach, potrzeba ich dalszej pracy nad sobą i nieustannego szkolenia. Z ogromną pomocą przyjdą im w tym dowódcy, aparat polityczny i organizacja partyjna. Stała opieka Departamentu Służby Samochodowej nad młodą kadrą oficerską oraz łączność z Oficerską Szkołą Samochodową pozwoli im również na nieustanne rozszerzanie wiadomości fachowych w ślad za szybkim rozwojem nowoczesnej techniki radzieckiej.

Nowopromowani oficerowie, wyrośli z ludu, wychowani na pięknych tradycjach Ludowego Wojska, wyszkoleni na najbardziej postępowej radzieckiej technice i nauce, nieugięcie strzec będą zdobyczy ludu pracującego, będą wiernymi obrońcami pokoju. Będą wzorem w pracy, w szkoleniu i walce o najwyższą gotowość bojową naszego Wojska Ludowego.

Sierż. pchor.

M. KAPUSNIAK PRYMUS OSS

Sierż. pchor. Marian Kapuśniak, członek PPR od stycznia 1947 r., jest dzieckiem czerwonego Zagłębia. Ojciec pchor. Kapuśniaka robotnik fabryczny, wysyła 14-letniego Mariana, po ukończeniu 7 klas szkoły powszechnej, na praktykę. Jako uczeń tokarski oddaje pchor. Kapuśniak pierwsze zapracowane grosze na utrzymanie swej robotniczej rodziny, zmuszonej do wegetacji w wielkopańskiej, kapitalistycznej Polsce. Po wyzwoleniu Zagłębia przez bohaterską Armię Radziecką wstępuje pchor. Kapuśniak w szeregi Odrodzonego Wojska Polskiego. Wkrótce zostaje podoficerem — zwiadowcą.

Początki nauki w Oficerskiej Szkole Samochodowej nie są łatwe. Pchor. Kapuśniak, pracując ciężko przez wiele lat, odwykł od nauki. Rozumiał jednak jako członek Partii, że nasza Służba i Odrodzone Wojsko Polskie potrzebuje wielu wykształconych, fachowych oficerów samochodowych. Doceniał również wyróżnienie, że właśnie jemu, synowi robotniczego Zagłębia było danym wejść w skład korpusu oficerskiego Ludowego Wojska. Dlatego swą naukę i pracę w OSS rozpoczął odrazu ze wszystkich sił.

Nie napotykając na trudności w zajęciach praktycznych, a wzmożonym wysiłkiem pokonując obszerny teoretyczny program szkoleniowy uzyskał pchor. Kapuśniak już po pierwszym roku nauki II lokatę w Szkole. Jest on jednocześnie szefem pododdziału i czuwa nad organizacją i pracą grup szkoleniowych oraz przestrzega żołnierską dyscyplinę.

Podjęte po linii partyjnej zobowiązania wykonał pchor. Kapuśniak wzorowo. Wspólnie z pchor. Dubickim, również członkiem PZPR, podciągnęli trzech najsłabszych kolegów w pododdziale do poziomu „czwórkowego". Również, zgodnie z przyjętym zobowiązaniem, jego pododdział otrzymał w egzaminach końcowych I lokatę na terenie OSS.

Dlatego zasłużenie został sierż. pchor. Kapuśniak prymusem Oficerskiej Szkoły Samochodowej. To zaszczytne miejsce zdobył on nie tylko dzięki swej celującej nauce i doskonałym wynikom egzaminacyjnym we wszystkich wykładanych cyklach, ale również dzięki wzorowej postawie żołnierskiej, pracując z poświęceniem po linii służbowej i partyjnej dla dobra pozostałych podchorążych. Nie wątpimy, że z równym poświęceniem pracować będzie prymus OSS jako oficer dla dobra naszej Służby i dobra Odrodzonego Wojska Polskiego.

Prymus OSS Marian Kapuśniak. Obecnie podporucznik Służby Samochodowej (zdjęcie obok)



ORGANIZACJA Partyjna POMOGŁA PODCHORĄŻYM W NAUCE

Trzy cykle nauk: przedmioty taktyczne, wykłady teoretyczne i trudne zajęcia praktyczne oraz wszechstronnie potraktowane zagadnienia polityczne — oto bardzo pokaźny zasób wiedzy, jaką musi zdobyć przyszły oficer Służby Samochodowej w murach OSS. To też zabezpieczenie przez Podst. Org. Part. PZPR, najwyższego poziomu wyszkolenia, stało się bojowym zadaniem wszystkich towarzyszy partyjnych, zarówno dowódców, jak i wykładowców, a w reszcie i samych podchorążych. W ten sposób rozpoczęła się poprzez Komitet i organizacje oddziałowe i poprzez gęstą sieć agitatorów we wszystkich pododdziałach, realizacja po linii partyjnej rozkazów i zadań postawionych przez Dowództwo Szkoły. I widocznie dobrze zmobilizowała organizacja partyjna Oficerskiej Szkoły Samochodowej swych członków do wykonania aktualnych zadań, skoro na egzaminach końcowych średnia ocen „bardzo dobrych" wynosiła 75%, ocen „dobrych" — 24,5% a ocen „dostatecznych" zaledwie 0,5%.

Wyniki takie stały się możliwe dzięki rozstawieniu najlepszych ludzi i towarzyszy partyjnych na najbardziej odpowiedzialnych stanowiskach. Zadania postawione przez Partię przenosiła dalej w teren masowa organizacja ZMP oraz agitatorzy i aktywiści.

Na zebraniach partyjnych i ZMP-owskich ustalono szczegółowe plany pracy grup szkoleniowych i pododdziałów, a następnie poprzez odpowiedzialnych towarzyszy roztaczano nad ich realizowaniem stałą kontrolę. Sprawozdania okresowe przechodziły kolejno od najniższych komórek partyjnych. Starali się w nich towarzysze partyjni tak, jak to zrobił w czerwcu br. oficer Rudkowski, znajdywać natychmiastowe sposoby poprawienia niedociągnięć.

(Dokończenie na str. 2)

Jeszcze przed promocją...



a już po końcowych egzaminach. Młodzi podchorążowie z poczuciem dobrze wykonanego obowiązku opuszczają salę wykładową. Od lewej pchor.: J. Piekarski, M, Kapuśniak, F. Marciniak, F. Poprawa, A. Ruciński, T. Skrobas i J. Bargieł.

W OŚRODKU WIEDZY Technicznej

WYSTARCZY przejść się po doskonale wyposażonych salach wykładowych, czy warsztatach, halach maszyn, stacjach obsługi lub garażach Oficerskiej Szkoły Samochodowej, aby przekonać się, że jest to bezwątpienia przodujący dziś w całym kraju ośrodek wiedzy technicznej. Lecz trzeba jednocześnie uważnie przysłuchać się wykładom fachowym i przyjrzeć zajęciom praktycznym, aby sprawdzić, że liczne kadry młodych podchorążych przedstawiają już wysoki poziom wiedzy, posiadają duży zapas wiadomości fachowych i umiejętności praktycznych.

Wtedy dopiero ma się obraz całości — potężnego ośrodka szkoleniowego kadr naszej Służby — Oficerskiej Szkoły Samochodowej.

ZDOBYCZE RADZIECKIEJ TECHNIKI — PODSTAWĄ W NAUCE

SAL wykładowych jest w OSS kilkadziesiąt. Reprezentują one w cyklu technicznym wszystkie rodzaje pojazdów mechanicznych oraz oddzielnie zespoły i układy, z których składa się dany rodzaj pojazdu. Sale te wyposażone są w modele przekroje i eksponaty, dzięki którym podchorążowie łatwiej poznają budowę i konstrukcję różnych mechanizmów.

Ze szczególną troskliwością wyposażone zostały sale sprzętu radzieckiego. W nich znajdują się nowoczesne modele samochodów radzieckich, a przede wszystkim wozów GAZ—51, ZIS — 150, GAZ 67, ZIS — 120. Szczegółowe schematy i rysunki objaśniają konstrukcję ciekawszych zespołów. Również na wielu innych salach, dla objaśnienia działania poszczególnych zespołów znajdują się ruchome eksponaty, sporządzone z radzieckich samochodów.

ZAJĘCIA PRAKTYCZNE POMOCĄ W SZKOLENIU

NAJCHĘTNIEJ jednak przebywają podchorążowie na zajęciach praktycznych.

Na sali gorącej regulacji można szybko wyuczyć się, na pracujących tu silnikach, wyszukiwania i usuwania niedomagań zapłonu, dopływu paliwa, ustawiania rozrządu lub sprawdzania poprawnego działania całego silnika i pomiaru jego mocy. Nisko i wygodnie dla pracujących zabudowane, znajdują się i tu radzieckie silniki samochodów ZIS i GAZ.

Na hali obrabiarek por. Strzelichowski stwierdza, że nie sposób jest u niego wyróżnić kogoś indywidualnie, tak wzorowo pracują tu całe grupy. A obrabiarki są nie łatwe do poznania. Najnowsze szlifierki, frezarki, strugarki i tokarki polskiej produkcji wymagają dużego opanowania i dokładnej pracy.

REALIZATORZY UCHWAŁ IV PLENUM KC PZPR

SZYBKIE postępy w cyklu nauk technicznych i w zajęciach praktycznych zawdzięczać muszą podchorążowie również wysoko wykwalifikowanym kadrom wykładowców i instruktorów. Zarówno zasadnicze wiadomości o budowie pojazdów mechanicznych, jak i zawiła konstrukcja gaźników, czy urządzeń elektrotechnicznych wyjaśniana jest na wykładach w sposób przystępny i prosty.

Wspólnie opracowana przez wykładowców metodyka nauczania pozwoliła również na otrzymywanie najefektowniejszych rezultatów, dających w wyniku końcowym w technicznym cyklu nauk prawie 80% ocen „bardzo dobrych".

W ten sposób oficerowie ci, kształcąc kadry oficerskie naszej Służby, dobrze realizują Uchwały IV. Plenum KC PZPR

Tradycja naszej Służby — tradycją Oficerskiej Szkoły

1944 Miasto Riazań (ZSRR). Rozpoczyna się organizacja Służby Samochodowej WP, zasilona absolwentami 2-ch kursów oficerskich Radzieckiej Szkoły Samochodowej. Powstaje Wydział Samochodowy oraz Bataliony Samochodowe przy I-ej Armii Wojska Polskiego, które wraz z całym Odrodzonym Wojskiem Polskim odbywają jego bojowy szlak.

1945 Żytomierz (ZSRR). Szkolne Bataliony Samochodowe, wypuszczają pierwsze kadry kierowców dla potrzeb I Armii.

— Kiwerce (ZSRR) dalszy rozwój Służby Samochodowej oraz intensywne szkolenie nowych kadr.

— Legionowo, Ursus. Zwiększony zakres działania Służby Samochodowej. Dalsze kadry opuszczają Szkolne Bataliony Samochodowe.

1946 Bydgoszcz. Powstaje stały ośrodek szkolny oficerów samochodowych, któremu wręcza sztandar, ufundowany przez miejscową ludność robotniczą Gen. Karol Świerczewski, w dniu promocji oficerów.

1947 Koszalin. Rozbudowa przeniesionego z Bydgoszczy ośrodka szkoleniowego dla oficerów samochodowych. Wzrost kadr i pomocy naukowych.

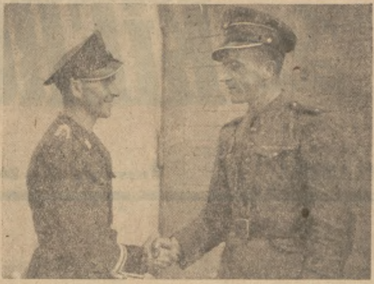
— Poznań. Wraz z podchorążymi innych broni kształcą się przyszli oficerowie Służby Samochodowej. Uroczysta promocja w Poznaniu podchorążych naszej Służby.

1948 Na bazie dotychczasowej Szkoły Oficerskiej, oraz na kadrze I Szkolnego Pułku Samochodowego powstaje obecnie Oficerska Szkoła Samochodowa. Następuje organizacja OSS, rozpoczyna się odbudowa pomieszczeń, urządzeń, sal naukowych i warsztatów. Powołane zostają kadry wykładowców i dowódcy.

1949 Dalsza rozbudowa Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Nieustanne organizowanie środków naukowych, kompletowanie: eksponatów, wyposażenia warsztatów i sprzętu. Praca szkoleniowa, teoretyczne i praktyczne szkolenie podchorążych. Pierwsza promocja oficerów Służby Samochodowej. Prymusem Szkoły zostaje ppor. Zdzisław Gałązka.

1950 Wzmożona praca naukowa. Szybka rozbudowa sal wykładowych na bazie techniki radzieckiej, powiększenie warsztatów szkolnych, rozszerzenie wszystkich trzech cyklów naukowych. Zwiększenie kadr wykładowców. Przejście od nauki indywidualnej do systemu „piątek". Pierwsza letnia praktyka podchorążych w jednostkach. II uroczysta promocja Oficerów Służby Samochodowej. Prymusem Szkoły zostaje ppor. Marian Kapuśniak.

NAJLEPSI ŻOŁNIERZE NASZEJ SŁUŻBY



Tegoroczny prymus Oficerskiej Szkoły pchor. M. Kapuśniak, jeszcze przed promocją przyjął serdeczne życzenia od swego poprzednika, prymusa Szkoły w ub. roku ppor. Z. Gałązki

ORGANIZACJA PARTYJNA POMOGŁA PODCHORĄŻYM

(Dokończenie ze str. 1).

Raz w tygodniu odbywały się zebrania omawiające postępy w nauce, na które wzywano w razie potrzeby mniej starających się w szkoleniu podchorążych.

Z inicjatywy organizacji partyjnej odbywały się również wspólne zebrania wykładowców i podchorążych. Zwłaszcza już po rozpoczęciu nauki kolektywnej w „piątkach" (których powstanie podobnie zawdzięczać należy członkom partii), gdy wzmogło się tempo szkolenia. W tym czasie opieka nad „piątkami" powierzona została tow. Szulwicowi.

Praca „piątek" dała doskonałe rezultaty. W skład „piątki" wchodziło 5-ciu podchorążych, z których trzech mając na „bardzo dobrze" opanowane poszczególne cykle nauk mogła podciągnąć pozostałych słabszych kolegów.

Starsi „piątek" typowani byli przez organizację partyjną. Wyróżnili się w tej pracy podchorążowie tow. tow. Dubicki, Kapuśniak, Kiepuszewski, Kornobis, Bargieł, Kruczek, Piekarski i Ruciński. Pomogli oni wielu kolegom. I tak np. pchor. Niemiec kandydat PZPR, słaby był jeszcze w wyszkoleniu politycznym, a dzięki nauce w „piątce" podciągnął się do wyniku „bardzo dobrze". Pchor. Sabat, Dubeńko i Twardowski byli ogólnie na słabym poziomie, a podciągnięci zostali do wyniku „dobrze". W pododdziale oficera Woszczyńskiego „piątka" tow. Kiepuszewskiego dzięki pracy jego i ZMP-owców Dziakowskiego i Kalbarczyka podciągnęła kol. kol.: Hajoła i Nowaka na „bardzo dobrze". W pododdziale oficera Spychały „piątka" ZMP-owska Marczaka i Dąbrowskiego podciągnęła trzech kolegów na ogólny wynik 4,75.

Podobnych przykładów jest wiele. Świadczą one, że dokładnie zostały zrealizowane zarządzenia organizacji partyjnej i ZMP-owskiej.

Organizacja partyjna zwróciła się również, przez Wydział Polityczny Szkoły, o współpracę wykładowców z „piątkami", zwłaszcza w okresie przygotowywania się do końcowych egzaminów i konsultacji. Na skutek tych starań na częstych zebraniach wykładowcy przypominali podchorążym jakie jeszcze przedmioty powinni podciągnąć, opracowywali pytania z poszczególnych tematów. Podchorążowie zaś prosili o dodatkowe wyjaśnienia, zwłaszcza, że po odbyciu letniej praktyki sami mogli już wykryć własne braki w poszczególnych działach.

We współpracy z „piątkami" wyróżniła się znaczna część dowódców i wykładowców, a przede wszystkim tow. tow. Adamski, Dudziak, Mendel, Rudkowski i Szulwic. Nagrodą za ich wysiłki były celujące wyniki w egzaminach ogromnej większości podchorążych i świadomość, że dobrze wykonali swą pracę dla zabezpieczenia Służbie Samochodowej nowych, fachowych kadr, powiększając tym samym siły naszego Ludowego Wojska i Ludowej Ojczyzny.

NA TYDZIEŃ PRZED PROMOCJĄ

Egzaminy skończone. Po długim okresie nauki i zajęć fachowych, po odbyciu letniej praktyki w jednostkach, podchorążowie Oficerskiej Szkoły Samochodowej zakończyli swoje ostatnie egzaminy. Przystępowali do nich ze spokojem, odpowiedzi udzielali wyczerpujących i rzeczowych. Ich wzorowe wyniki były rezultatem wzorowego wykonania programu szkoleniowego, a zwłaszcza ostatnich przygotowań egzaminacyjnych, pogłębionych doświadczeniami z obozów letnich. Kolektywna nauka w „piątkach", ciągłe konsultacje z wykładowcami, pomoc i opieka organizacji partyjnej oraz wielki zapał do nauki sprawiły, że młodzi podchorążowie dobrze przyswoili sobie i opanowali cały, ogromny zakres wiedzy, jaką im dała Oficerska Szkoła. Wkrótce na ich ramionach żołnierskich zalśnią zdobyte nauką i pracą gwiazdki oficerskie — widomy znak wyróżnienia i zaufania, jakim darzy ich Ojczyzna.

NA SALI WYKŁADOWEJ

— Na podstawie jakich dokumentów przyjmować będziecie samochody?

— Jak odbywa się przyjmowanie obowiązków oficera samochodowego?

— Jak planować przeglądy techniczne?

— Jak przygotować jednostkę do eksploatacji jesienno - zimowej?

— padają raz po raz pytania, a wykładowca oficer Mendel z zadowoleniem słucha odpowiedzi.

Jesteśmy na sali eksploatacji. Odbywa się wykład, jakich już wiele miało tu miejsce. Dziś, chociaż egzaminy końcowe mamy już za sobą, nie z mniejszą uwagą słuchają podchorążowie słów wykładowcy, a następnie udzielają obszernych odpowiedzi.

Tematem wykładu są właśnie pierwsze czynności i prace oficera samochodowego po przybyciu do jednostki — to przecież interesuje przede wszystkim przyszłych podporuczników.

Wzorowo odpowiadają pchor-wie Arkuszewski, Marszczak, Janowski, Dąbrowski i Zdybał. Pchor. Stańczyk zwraca uwagę na konieczność plombowania samochodów, zaś pchor. Szyndler na sprawdzanie stanu technicznego wozów, powracających z obozów letnich oraz ich odpowiednie zagarażowanie. Pchor. Czerniakowski zapytuje wykładowcę, czy można na czas przejmowania taboru unieruchomić pojazdy w jednostce.

Z pytań i odpowiedzi widać już duże wyrobienie podchorążych i opanowanie przedmiotu. Zainteresowanie każdym zagadnieniem od strony praktycznej daje pewność, że przyszli oficerowie będą również dobrymi gospodarzami jednostek samochodowych.

×

Wiele jeszcze innych przedmiotów fachowych przerabiali młodzi podchorążowie w technicznym i taktycznym cyklu nauk. Zapoznali się ponadto z saperstwem, minerstwem, wyszkoleniem chemicznym. Do pokaźnej ilości przodowników nauki doszły nowe nazwiska pchor. Figla, Barszcza, Modestowicza, Szyndlera.

Do łatwiejszego opanowania przedmiotów przyczyniła się bogata biblioteka Szkoły, licząca kilkanaście tysięcy egzemplarzy. U kpr. Pietrasa, bibliotekarza, zaopatrują się chętnie w książki wszystkie pododdziały.

PRZY ULUBIONYCH ZAJĘCIACH

Jeżeli nie ma podchorążych przed południem na salach wykładowych, to napewno znajdują się w warsztatach, lub na stacji obsługi. Przyjrzyjmy się, jak troskliwie i fachowo obchodzą się z nowoczesnym, doskonałym sprzętem radzieckim, oddanym do dyspozycji Szkoły.

Przy najnowszym modelu samochodu osobowego „Pobieda", produkcji Gorkowskich Zakładów, pracuje kilku podchorążych. Lubią oni pracę pod kierownictwem kpt. Łukina, doświadczonego praktyka warsztatowego, który sam potrafi wykonać każdą robotę, zna się na wszystkim, wszystko wyjaśni i każdemu pomoże. Tu na zajęciach praktycznych wyróżnili się pchor. Marciniak, syn robotnika rolnego, pchor. Ruciński, były mechanik stacji traktorowych, pchor. Wiosek, kierowca i mechanik już od 10 lat oraz pchor. Kapuśniak, który po uzyskaniu stopnia oficerskiego chciałby pracować na jakimś stanowisku w samochodowych warsztatach mechanicznych.

Wprawne ręce, zaopatrzone w narzędzia, szybko wykonują niezbędne czynności przy przeglądzie układu zasilającego. Równie sprawnie odbyła się kontrola instalacji elektrycznej samochodu. Ten dział mają podchorążowie szczególnie dobrze opanowany, dzięki doskonałemu wykładowcy oficerowi Góreckiemu, projektodawcy i wykonawcy świetlnego modelu instalacji elektrotechnicznej.

×

Również wiele innych eksponatów i modeli pracujących rozmieszczonych po salach wykładowych Szkoły, przyczyniło się do sprawniejszego wykonywania zajęć praktycznych i do szybszego opanowania wiadomości o budowie pojazdów mechanicznych. Modele te wykonane w olbrzymiej większości przez racjonalizatorów - podchorążych i wykładowców są widomym znakiem zapału i całkowitego oddania się nauce i pracy wyszkoleniowej.

EGZAMINY SKOŃCZONE — NAUKA I PRACA TRWA

Zapał do nauki i pracy nie ostygł w Oficerskiej Szkole mimo zakończenia egzaminów. Przeciwnie. Sprawił, że do ostatniej chwili, aż do momentu uroczystej promocji trwają intensywne prace. Młodzi podchorążowie, pragnąc wywdzięczyć się Szkole za zdobytą tu wiedzę, podjęli się zaopatrzenia sal wykładowych w eksponaty, rysunki i schematy, potrzebne do nowego programu szkoleniowego, następnego rocznika.

Pracują również przy budowie olbrzymiego autodromu, na którym szkolić się będą przyszłe kadry podchorążych. Kilka grup zwozi materiał na budowę ramp. Inni pracują w zmontowanych na poczekaniu „trójkach" murarskich, którym przodują pchor. Nitka i Opara. Pięciu podchorążych, jako malarze, wykonuje samochodowe znaki drogowe do ustawienia na autodromie. Pracy jest nie mało. Około 300 znaków stanąć musi w tym sztucznym miasteczku samochodowym.

×

W ten sposób: pracą i pomocą w przygotowaniach do nowego roku nauki żegnają podchorążowie swą ukochaną Szkołę.

Przeżyli w niej najpiękniejsze chwile swego życia. Tu zdobyli wyrobienie polityczne, wiedzę fachową i zawód praktyczny. Tu, promowani na oficerów Ludowego Wojska, wykonując w przyszłości swe zaszczytne obowiązki, wracać będą zawsze myślami i utrzymywać kontakt osobisty.

NIE ZAPOMNĄ NIGDY, ŻE SĄ WYCHOWANKAMI OFICERSKIEJ SZKOŁY SAMOCHODOWEJ." (Strz.)

LETNIA PRAKTYKA PODCHORĄŻYCH



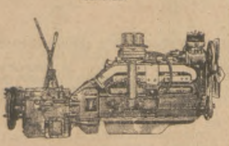
wykazała dobre przygotowanie absolwentów OSS do służby w jednostkach. Plut. pchor. Romuk prowadził intensywne szkolenie wśród kierowców i mechaników (patrz zdjęcie), przyczynił się do podniesienia dyscypliny żołnierskiej

RADZIECKI SAMOCHÓD CIĘŻAROWY ZIS-150

Znajdujący się obecnie w powszechnym użyciu doskonały radziecki samochód ZIS—150 jest 4-tonową ciężarówką przystosowaną do przewozów po drogach o twardej nawierzchni. Gruntowne zapoznanie się z tym czołowym modelem radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego należy do obowiązków każdego kierowcy i mechanika samochodowego.

O wartości i użyteczności ZIS-a—150 przekonaliśmy się już dostatecznie. Wozy te pracują od dłuższego czasu w ciężkich warunkach przy odgruzowywaniu Stolicy, przy zwózce materiałów budowlanych oraz w innych dziedzinach naszej gospodarki. Dobrą sławę ZIS-a—150 kontynuować będzie nadal ZIS—151, 4-tonowy wóz terenowy. To też dokładna znajomość budowy i obsługi ZIS-a—150 ułatwi nam poznanie terenowej odmiany tego modelu. W samochodzie ZIS—151 zastosowanie przedniego napędu i wzmocnienie poszczególnych zespołów pozwoliło uzyskać doskonałe wyniki w terenie, na jakie żadna inna 4-tonowa ciężarówka nie mogła się zdobyć.

SILNIK



Konstrukcja silnika ZIS—150 odznacza się szeregiem udoskonaleń, mających na celu uzyskanie dużej wytrzymałości i trwałości.

Podstawowa część — kadłub silnika jest wybitnie sztywnej konstrukcji o żebrach wzmacniających i obniżonej płaszczyźnie podziałów.

Kadłub silnika pozwala na wytaczanie gładzi cylindrowych, a następnie na wprasowywanie tulei.

Tłoki mają kształt walcowy z rozciętą częścią dolną. Ilość pierścieni — cztery: trzy uszczelniające, a jeden zbierający. Sworznie tłokowe — pływające zabezpieczone są od przesunięć osiowych za pomocą pierścieni sprężynowych, założonych w gniazda sworzni tłokowych.

Główka korbowodu zaopatrzona jest w tulejkę brązową zwiniętą w taśmę. Korbowód ma na całej długości przewiercony kanał, służący do doprowadzania oleju do sworznia tłokowego. Komplet tłoków zmontowanych wraz z korbowodami dobiera się wg. ciężaru odpowiednio dla każdego silnika.

Panewki łożysk głównych i korbowodu są typu ślizgowego, wylane białym stopem łożyskowym. Panewki są cienkościenne wymienne.

W części przedniej silnika umieszczone są dwa koła zębate napędu rozrządu. Koła zębate mają zęby spiralne i wykonane są z różnych materiałów, koło napędzające, — stalowe, napędzane — żeliwne.

Luz osiowy wału rozrządczego jest ograniczony i regulowany za pomocą śruby z przeciwnakrętką, umieszczonej na pokrywie przedniej.

Wał rozrządczy silnika posiada cztery łożyska, garby zaworów wlotowych i wylotowych są jednakowego profilu, wysokość wzniesienia — 10 mm.

Popychacze zaworów zaopatrzone są w śruby z przeciwnakrętkami do regulowania luzu między popychaczem, a zaworem i umieszczone są w dwóch prowadnicach po 6 szt. Poszczególne prowadnice mogą być zdejmowane i wymieniane bez rozbierania silnika.

SYSTEM SMAROWANIA

W części środkowej wału rozrządczego nacięte jest kółko zębate napędzające pompę olejową, umieszczoną w misce olejowej na połowie długości silnika.

Pompa olejowa składa się z dwóch kółek zębatych o zębach prostych i znajduje się stale poniżej poziomu oleju. Cały mechanizm pompy umieszczony jest w siatkowym filtrze. Z pompy olej wpływa przez rurkę do obudowy filtrów, które oczyszczają olej przed doprowadzeniem go do punktów smarowania.

Główny przewód olejowy ma postać długiego kanału wierconego na całej długości kadłuba z lewej strony, patrząc w kierunku ruchu.

Na przednim końcu przewodu znajduje się zawór redukcyjny, wyregulowany w fabryce na ciśnienie — 2,5 kg/cm^2. Nie wymaga on obsługi podczas eksploatacji.

W toku eksploatacji sprawdza się co dzień poziom oleju w misce, codziennie czyści filtr blaszkowy przez obracanie rączki, znajdującej się na kadłubie filtra, podczas zmiany oleju wypuszcza się osad i zanieczyszczony olej przez korek w kadłubie.

SYSTEM CHŁODZENIA

Silnik ZIS-a—150 posiada hermetyczny wodny system chłodzenia z obiegiem przymusowym, składającym się z następujących zespołów: pompy wodnej, chłodnicy, wentylatora, przewodów łącznych, rury rozdzielczej, kurka chłodnicy, termostatu oraz dwóch kranów do wypuszczania wody.

Pompa wodna typu odśrodkowego tłoczy wodę do przestrzeni, w której znajdują się zawory ssące i wydechowe. W celu zabezpieczenia równomiernego dopływu wody u wylotu pompy umocowana jest rurka rozdzielcza, biegnąca wzdłuż całego kadłuba.

Ogrzana woda przechodzi przez otwory w górnej płaszczyźnie kadłuba do głowicy, skąd przez nasadę wylotową wpływa do górnej komory chłodnicy. W nasadzie wylotowej umieszczony jest termostat dla uregulowania temperatury wody znajdującej się w obiegu.

Chłodnica typu blaszkowego posiada hermetyczny korek. Przy podwyższeniu ciśnienia o 0,25 atm., wnętrze chłodnicy łączy się z rurką odprowadzającą parę. Kipienie i wytryskiwanie wody następuje dopiero przy temperaturze 105 stopni.

Do spuszczania wody z układu służą dwa krany: jeden w dolnej rurce wylotowej chłodnicy, drugi w kadłubie silnika.

SYSTEM ZASILANIA

Zbiornik benzynowy umocowany jest na lewej podłużnicy pod przednią częścią platformy na specjalnych wspornikach.

W celu zapobieżenia zanieczyszczaniu paliwa, wlew zaopatrzony jest w sitko, przylutowany do ruchomej części rury wlewowej.

Paliwo wychodzące ze zbiornika przechodzi przez blaszkowy filtr paliwowy ze zbiorniczkiem osadowym.

W silniku ZIS—150 zastosowany jest gaźnik marki MKZ—14 W z kompensacją mieszanki.

Paliwo wpływa do gaźnika przez nasadkę doprowadzającą je do iglicy, a przez otwór w gnieździe iglicy do komory pływakowej. Dalej, przez przewody w kadłubie, paliwo doprowadzane jest do rozpylacza głównego i kompensacyjnego.

Komora pływakowa jest zrównoważona dzięki połączeniu z atmosferą. W ten sposób zmiana oporu filtru powietrza nie wpływa na skład mieszanki wytwarzanej w gaźniku.

Przy normalnych obrotach roboczych silnika, działają dwa rozpylacze: główny i kompensacyjny.

W celu zagwarantowania odpowiedniej, szybkiej reakcji silnika przy raptownym otwarciu przepustnicy, gaźnik zaopatrzony jest w pompę przyśpieszającą. Pompa uruchamiana jest za pomocą dźwigni napędu przepustnicy.

Przy zwiększeniu ilości obrotów silnika powyżej dopuszczalnych i zwiększeniu przy tym szybkości strumienia mieszanki przepustnica przymyka się, przezwyciężając opór sprężyny. Przymknięcie przepustnicy ogranicza ilość obrotów.

Kąt maksymalnego otwarcia przepustnicy ogranicza się za pomocą kołka oporowego.

Podstawowe regulowanie gaźnika wykonywane jest w fabryce.

Podczas eksploatacji można regulować skład mieszanki biegu jałowego w celu otrzymania minimalnej trwałej ilości obrotów silnika. Nastawienie regulatora maksymalnych obrotów silnika może być dokonane tylko w specjalnych warsztatach przez wykwalifikowanych fachowców. Nastawianie regulatora podczas ruchu jest zakazane.

Co 10.000 km. należy przemyć gaźnik, odkręcając część przewodu pneumatycznego zaworu oszczędzacza. W wypadku ich zanieczyszczenia starannie przemyć je, nie uszkadzając przy tym tłoka i cylindra.

Zwiększenie zużycia paliwa przez silnik może być spowodowane nieprawidłową pracą gaźnika, a mianowicie: podwyższeniem poziomu w komorze pływakowej ponad normalny, na skutek zatopienia pływaka lub przepuszczania benzyny przez iglicę, stałym otwarciem zaworu oszczędzacza.

W pierwszym przypadku należy naprawić pływak i przytrzeć iglicę, w drugim wypadku zmienić sprężynę próżniowego mechanizmu zaworu oszczędzacza lub zmienić cały mechanizm.

Na silniku umieszczona jest pompa benzynowa przeponowa typu B—6 z ręcznym pompowaniem pomocniczym i zbiorniczkiem osadowym.

Pompa B—6 może być wykorzystana na silniku ZIS—5, ale zamiana odwrotna t.j. założenie pompy B—3 z silnika ZIS—5 na silniku ZIS—150 jest niedopuszczalna.

Pompę B—6 na silniku ZIS—150 montuje się ze specjalną przegródką żeliwną grubości 14 mm, przy tym z obu stron przegródki umieścić należy uszczelki papierowe.

Pompa nie wymaga specjalnego regulowania podczas eksploatacji, ponieważ ilość doprowadzanej benzyny przez pompę jest regulowana automatycznie, w zależności od zużycia paliwa przez silnik. W układzie paliwowym samochodu benzyna dwukrotnie podlega filtrowaniu: w specjalnym filtrze - osadniku włączonym do głównego przewodu benzynowego i w filtrze pompy benzynowej.

Przy oczyszczaniu filtra nie należy rozbierać oprawki blaszkowej, wystarczy przepłukać ją benzyną.

Niedopuszczalne jest przedmuchiwanie oprawki blaszkowej sprężonym powietrzem, ponieważ wywołuje to uszkodzenie blaszek.

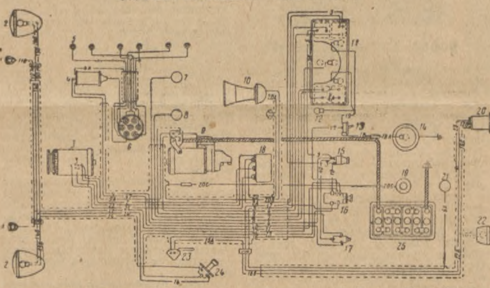
SKRZYNKA BIEGÓW

Skrzynka biegów złączona wraz z silnikiem w jeden zespół napędowy, jest typu stopniowego, trójprzesuwkowa z pięcioma biegami w przód i jednym biegiem wstecznym. Piąty bieg — przyśpieszający — pozwala oszczędzać paliwo podczas jazdy po dobrej szosie lub podczas jazdy przy niepełnym obciążeniu. Korzystanie z piątego biegu zmniejsza zużycie silnika.

Koła zębate stałego zazębienia biegów piątego i trzeciego — posiadają zęby skośne, reszta — zęby proste. Włączania kół zębatych dokonuje się za pomocą sprzęgiełek kłowych, które w celu ułatwienia włączenia mają zęby różnej długości. Koła zębate piątego i trzeciego biegu znajdują się w stałym zazębieniu z kołami zębatymi wału pośredniego i mogą swobodnie obracać się na swym wale; w tym celu koło zębate piątego biegu osadzone jest na tulei brązowej naprasowanej na wał, a koło zębate trzeciego biegu osadzone jest na łożysku szpilkowym.

(Dokończenie na str. 4)

SCHEMAT INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ



1 — małe światła przednie; 2 — reflektory 3 — prądnica; 4 — cewka zapłonu; 5 — świeca; 6 — przerywacz-rozdzielacz; 7 — przekaźnik termometru; 8 — przekaźnik manometru olejowego; 9 — rozrusznik; 10 — sygnał; 11 — zespół wskaźników; 12 — oświetlenie manometru powietrznego; 13 — przełącznik deski rozdzielczej; 14 — lampa sufitowa; 15 — włącznik zapłonu; 16 — centralny przełącznik światła; 17 — wyłącznik rozrusznika; 18 — regulator; 19 — włącznik sygnału; 20 — gniazdo wtyczki przyczepy; 21 — przewód do wskaźnika benzyny; 22 — lampa tylna i sygnał „stop"; 23 — włącznik sygnału „stop"; 24 — nożny przełącznik światła reflektorów; 25 — bateria akumulatorowa.

KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

WYMIARY SAMOCHODU

Długość 6720 mm, szerokość 2385 mm, wysokość (bez obciążenia) 2180 mm.

DANE CIĘŻAROWE

Ładowność samochodu 4,0 t, ciężar łączny przyczepy wraz z ładunkiem 4,5 t, ciężar samochodu bez ładunku 3900 kg.

SILNIK

Typ silnika — benzynowy, czterosuwowy, z gaźnikiem. Ilość cylindrów 6. Łączna pojemność skokowa cylindrów 5,55 l. Stopień sprężania 6,00. Moc maksymalna 90 KM. Ilość obrotów przy mocy maksymalnej 2700 obr/min. Minimalne zużycie paliwa 260 g/KM godz. Układ zaworów — dolny, boczny. Kolejność pracy cylindrów 1—5—3—6—2—4. Stosowane paliwo — benzyna o liczbie oktanowej 65—70. System zapłonu — bateryjny, 12 V. Świece zapłonowe — „Lenkarz" 14 mm. Gaźnik — MZK—14W z gardzielą, średnicy 29. Filtr powietrza — olejowy. Pompa paliwowa — przeponowa. System smarowania — mieszany. Pompa olejowa — z kołami zębatymi. Filtr olejowy — kombinowany. System chłodzenia — wodny o obiegu przymusowym.

MECHANIZMY NAPĘDOWE

Sprzęgło — dwutarczowe suche. Typ skrzynki biegów — mechaniczna, pięciobiegowa, trójprzesuwkowa.

Przełożenie: pierwszy bieg 6,24:1, drugi bieg 3,32:1, trzeci bieg 1,9:1, czwarty bieg 1:1, piąty bieg 0,81:1, tylny bieg 6,7:1. Wał napędowy — pojedyńczy wał rurowy otwartego typu, 2 przeguby.

PODWOZIE

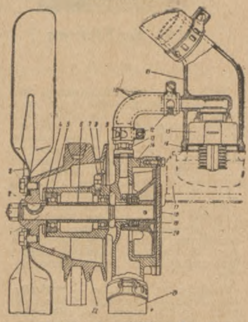
Przełożenie przekładni głównej — 7,63:1. Wyrównywacz — stożkowy o 4 satelitach. Typ kół — tarczowe zmienne. Wymiar opon — 9,00"—20". Ciśnienie w oponach: kół przednich 3,5 kg/cm^2, kół tylnych — 4,2 kg/cm^2.

Hamulce: nożny — pneumatyczny, szczękowy, działający na 4 koła, ręczny — mechaniczny, działający na tarczę ze skrzynką biegów. Zawieszenie — resory piórowe półeliptyczne, przednie — pojedyńcze, tylne z resorami dodatkowymi, resory tylne przekazują siły popychające i skręcające.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Akumulator — 12 V, 100 Ah. Do masy przyłączony zacisk — dodatni. Prądnica — 12 V, 13 A. Rozrusznik — 1,8 KM. Sygnał — wibracyjny.

CZĘŚCI SKŁADOWE SYSTEMU CHŁODZENIA



1 — wał pompy i wentylatora; 3 — wentylator; 5 i 8 — łożyska wału; 7 — smarowniczka; 10 — przewód przepustowy; 11 — nasada wylotowa; 14 — kadłub pompy; 15 — termostat; 17 — głowica silnika; 18 — pokrywa kadłuba pompy; 19 — gumowy pierścień uszczelniający; 20 — wirnik pompy; 21 — przewód doprowadzający wodę; 22 — kółko pasowe.

POZNAJEMY KADRĘ OFICERSKIEJ SZKOŁY

WZOROWY DOWÓDCA



Oficer

Stanisław Szulwic

Oficer Stanisław Szulwic, d-ca najlepszych grup podchorążych, członek Komitetu Podst. Org. Part. PZPR, jest sam wychowankiem Oficerskiej Szkoły. Promowany został w Poznaniu i od tego czasu pozostawał kolejno jako d-ca plutonu i d-ca kompanii w Szkole.

Dzięki świadomej dyscyplinie żołnierskiej i wyrobieniu politycznemu, jakie ze szczególną troską wpajał w podchorążych, końcowe wyniki w jego kompanii miały średnią ocenę 4,69.

Szczególną opieką otaczał pracę „piątek".

— „Początkowo podchorążowie — mówi oficer Szulwic — nie umieli się uczyć. Dopiero dzięki nauce kolektywnej w „piątkach" podniósł się znacznie poziom wyszkolenia. Pomoc organizacji partyjnej i ZMP-owskiej oraz pełne uświadomienie polityczne podchorążych wypełniających wzmożoną nauką 1-majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej, dały w naszych pododdziałach celujące wyniki".

WZOROWY WYKŁADOWCA



Oficer

Mendel

Chociaż wykłady z zakresu eksploatacji zalicza się na terenie OSS do trudniejszych przedmiotów, to jednak wykładowca, oficer Mendel jest przez podchorążych jednym z bardziej lubianych oficerów. Wyjaśnia on zawsze chętnie trudniejsze zagadnienia nie tylko w czasie wykładów, ale również, gdy o to go proszą podchorążowie, na przerwach i po godzinach nauczania.

Szczególnie troskliwie pomagał oficer Mendel w przygotowaniach przedegzaminacyjnych w „piątkach", a następnie w czasie konsultacji egzaminacyjnych. Dużą znajomość swego przedmiotu łączy oficer Mendel z dobrą metodą nauczania, wykładając jasno i zrozumiale, podtrzymując łączność ze słuchaczami przez stawianie częstych pytań.

Dzięki temu wykłady oficera Mendla nie nużą i przebiegają z większą korzyścią dla słuchaczy.

W pracy wykładowcy pomogła wydatnie organizacja partyjna, w której oficer Mendel pełni funkcję z-cy sekretarza Organizacji Oddziałowej.

WZOROWI PODCHORĄŻOWIE

Sierż. pchor. Franciszek Poprawa Kandydat PZPR, syn robotnika z warsztatów kolejowych w Ostrowie Wlkp. uzyskał II lokatę w Oficerskiej Szkole. Ciężka była młodość robotniczego dziecka w przedwrześniowej Polsce. Pchor. Poprawa już od 13 lat pracuje w zawodzie ślusarskim. Dopiero Polska Ludowa daje mu możność zdobycia wykształcenia i wiedzy technicznej.

Toteż w pełni wykorzystał pchor. Poprawa okres nauki w OSS. W czasie dotychczasowych egzaminów uzyskiwał zawsze lokatę w pierwszej dziesiątce. Z przerabianych przedmiotów upodobał sobie szczególnie wykłady polityczne oraz budowę pojazdów mechanicznych. Gdy w czasie wykładów nie opanował przedmiotu dostatecznie, zwracał się zawsze do wykładowców o pomoc, a ci na przerwach lub po zajęciach wyjaśniali mu dodatkowo wszelkie wątpliwości. Dzięki temu mógł sam przed końcowymi egzaminami pomagać w nauce słabszym kolegom.

Zdyscyplinowany żołnierz, głęboko uświadomiony politycznie, z dużym zasobem wiedzy technicznej i taktycznej oraz praktyki sierż. pchor. Poprawa będzie wzorowym oficerem Służby Samochodowej.



pchor. Fr. Poprawa



pchor. Antoni Ruciński

Sierż. pchor. Antoni Ruciński ma już za sobą kilka lat pracy w dziale samochodowym. Od roku 1945 był on mechanikiem na stacjach traktorowych, a następnie pracował, również jako mechanik, w Państwowych Zakładach Samochodowych Nr 1. Dzięki dotychczasowej praktyce łatwiej mu było, jak twierdzi, opanować ogromny zakres teoretycznej wiedzy w technicznym cyklu wykładów. Ale i pozostałe wykłady, a zwłaszcza z zagadnień politycznych, opanował bez zarzutu. Toteż w ciągu całego okresu szkolenia znajdował się zawsze w pierwszej dziesiątce, przodujących w wyszkoleniu podchorążych. Brał również udział w pracach organizacji ZMP przy typowaniu „piątek" dla przygotowania się do końcowych egzaminów, a następnie sam podciągał słabszych kolegów.

— „W czasie letniej praktyki — mówi pchor. Ruciński — położyliśmy w naszej jednostce specjalny nacisk na zwiększenie dyscypliny żołnierskiej wśród kierowców, do czego zmobilizowaliśmy tamt. organizację ZMP. Jednocześnie praktyka pozwoliła na uzupełnienie naszego wyszkolenia przede wszystkim w dziedzinach praktycznych, jak bieżąca obsługa i konserwacja pojazdów mechanicznych".

W czasie praktyki w jednostce pchor. Ruciński zajmował kolejno stanowiska d-cy plutonu remontowego, polowej stacji obsługi, wozów ciężarowych na konserwacji, zawsze wywiązując się wzorowo z powierzonych mu obowiązków.

Pragnieniem pchor. Rucińskiego jest nadal uczyć się i zdobywać wiedzę praktyczną, pracując w dziale warsztatowo-montażowym.

*

Sierż. pchor. Aleksander Kubacki, członek PZPR, syn robotnika z woj. poznańskiego, osiągał na wszystkich okresowych egzaminach wyniki bardzo dobre. Zrozumiał bowiem, że nie może zawieść zaufania społeczeństwa i państwa, które skierowując synów robotniczych i chłopskich do potężnego ośrodka wiedzy technicznej jakim jest Oficerska Szkoła Samochodowa, pragnie stworzyć najbardziej wartościowe fachowe kadry oficerskie naszego wojska. Również w czasie letniej praktyki pchor. Kubacki wykazał się wzorowym w wypełnianiu swych obowiązków, zajmując kolejno różne funkcje w batalionie samochodowym.

Praktyka w jednostce — stwierdza pchor. Kubacki — pomogła mi na sprawdzenie w jakim stopniu potrafię wykorzystać praktycznie zdobytą wiedzę teoretyczną. Natomiast końcowy okres wyszkoleniowy pozwolił na uzupełnienie zaobserwowanych niedociągnięć.

W pracach przedegzaminacyjnych pchor. Kubacki jako starszy „piątki" pomógł wydatnie zwłaszcza w przedmiotach technicznych pozostałym kolegom.



pchor. A. Kubacki

RADZIECKI SAMOCHÓD ZIS-150

(Dokończenie ze str. 3)

WAŁ NAPĘDOWY

Wał napędowy jest typu otwartego o dwóch przegubach na łożyskach szpilkowych.

Przednia końcówka wału posiada wałek wieloklinowy o 16 żłobkach o przekroju prostokątnym dla widełek przesuwnych i jest przyspawana do rury; do tylnego końca rury przyspawane są stałe widełki przegubu.

Łożyska smarują się tylko za pomocą płynnego smaru przez smarowniczkę umieszczoną po środku krzyżaka. Absolutnie jest niedopuszczalne stosowanie smaru gęstego, używanego do smarowania innych punktów podwozia.

TYLNY MOST

Piasty osadzone są na stożkowych rolkowych łożyskach. Półosie są całkowicie odciążone a ich kołnierze przymocowane są do piasty za pomocą 14-tu śrub.

Przełożenie pary kół zębatych stożkowych o zębach spiralnych wynosi 2,275:1. Koło zębate napędzające montuje się na dwóch łożyskach w specjalnej obsadzie.

Między pierścieniami wewnętrznymi łożysk znajduje się tuleja odległościowa i dwie podkładki dobrane w ten sposób aby przy zakręcaniu nakrętki mocującej aż do końca, zapewniona została prawidłowa regulacja łożysk. A więc przy montażu i rozbiórce niezużytego jeszcze reduktora, regulowanie tych łożysk jest zbędne.

Obsada napędzającego koła zębatego wraz z tym kołem wmontowana jest do obudowy reduktora w ten sposób, że do centrowania służy pierścień zewnętrzny dużego łożyska. Do regulowania zazębienia koła zębatego służą cienkie podkładki stalowe, ściśnięte między powierzchniami czołowymi obudowy reduktora i obsady napędzającego koła zębatego.

Mechanizm różnicowy stożkowy, składa się z dwóch kół zębatych półosi i czterech satelitów. Obudowa mechanizmu różnicowego, odlana z żeliwa ciągliwego, centrowana na wewnętrznej średnicy szlifowanej wielkiego koła zębatego cylindrycznego i przymocowana jest do niego za pomocą 8 śrub. Pod powierzchnie oporowe satelitów i kół zębatych półosi podłożone są podkładki brązowe. Mechanizm różnicowy nie wymaga żadnego regulowania a zespół ten podlega rozbiórce tylko w razie potrzeby zamiany zużytych lub połamanych części.

PRZEDNIA OŚ

W celu zabezpieczenia dobrej zwrotności samochód posiada wielkie kąty skrętu kół przednich: kąt skrętu koła zewnętrznego przy skręcie w prawo sięga 43 st., przy skręcie w lewo — 39 st.

Kąt pochylenia sworznia (górnym końcem do wewnątrz samochodu) wynosi 8 stopni.

Kąt nachylenia czopów zwrotnic ku dołowi wynosi 1 st. Zbieżność kół (różnica odległości między kołami z tyłu i z przodu na poziomie osi) wynosi 8—12 mm. przy pomiarze minimalnej odległości między bokami opon.

Piasty kół przednich ułożyskowane są na dwóch stożkowych łożyskach rolkowych, regulowanych za pomocą nakrętki z podkładką zabezpieczającą i przeciwnakrętką.

Wnętrzne piasty napełnia się smarem gęstym, który dopełnia się przez otwór w pokrywce piasty. Do wypuszczania powietrza z piasty, podczas dopełniania smaru, służy kanał w materiale piasty. Otwory zamykane są za pomocą korków śrubowych z gwintem stożkowym.

Przy montażu zwrotnicy, luz osiowy wzdłuż osi sworznia nie powinien przekraczać 0.25 mm.

ZAWIESZENIE SAMOCHODU

Przednie i tylne zawieszenie samochodu ZIS—150 na resorach piórowych normalnego typu półeliptycznego, bez amortyzatorów.

Przednie resory — pojedyńcze, tylne — podwójne, z resorami pomocniczymi, które zaczynają działać dopiero przy obciążeniu samochodu.

Podczas zmiany resorów, a także przy dociąganiu jarzm resorowych, należy najpierw zaciągnąć jarzma przednie (w stosunku do kierunku jazdy), a później tylne.

KOŁA

Koła — zdejmowane zamienne, tarczowe z odejmowanymi pierścieniami bocznymi.

Ogumienie składa się z opon niskiego ciśnienia o rozmiarze 9.00 — 20 o dziesięciowarstwowych osnowach normalnych dętkach i opaskach ochronnych.

Warunki techniczne eksploatacji samochodu wymagają regularnej obsługi ogumienia. Konieczne jest, aby samochód wyruszał z garażu, posiadając należyte ciśnienie ogumienia: dla kół przednich wynosi ono — 3,5 kg/cm², dla kół tylnych i koła zapasowego 4,25 kg/cm².

Odpowiedzi Redakcji

„NIEDOŚWIADCZENI KIEROWCY" — BARTOSZYCE

Zapytujecie o działanie i zasadę serwa. Otóż serwo jest urządzeniem pomocniczym potęgującym siłę mięśni kierowcy np. podczas hamowania, obracania kołem kierowniczym, wciskania sprzęgła itp. Jest to więc taki mechanizm który pomaga w działaniu hamulców lub innych wyżej wymienionych zespołów samochodu. Serwo może być mechaniczne (przypominające budową sprzęgło samochodowe) lub powietrzne (podobne do cylindrów hamulców powietrznych ale o odwrotnym działaniu).

Tak więc kierowca naciskając nogą dźwignię hamulca w dużym samochodzie ciężarowym włącza najpierw miniaturowe sprzęgło pomocnicze, napędzane przez silnik obosobnym wałkiem, a sprzęgło to (serwo) pociąga z dużo większą mocą dźwignie hamulcowe.

Serwo powietrzne, po prostu zwane próżniowym, polega na połączeniu cylindra serwa z rurą ssącą silnika. Podczas pracy silnika w cylindrze panuje normalne ciśnienie, zabezpieczone zaworkiem zwrotnym, który w momencie uruchomienia hamulca łączy ten cylinder z rurą ssącą. Wytwarzające się wtedy podciśnienie porusza tłok w cylindrze i pociąga dźwignie hamulców z dużą mocą.

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul Nowowiejska 33.
Tel. 89680, wewn. 26-08 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 9100. Druk. Z.G.P.W. Zam. 1499 B-127222